



Hoe werd de fietshelm in Denemarken normaal zonder helmplicht?

Verkeersongevallen: welke kosten voor onze samenleving?

Elektrische scooters: op weg naar een wijziging van de wetgeving?

**Deze keer
ben ik BOB**



Telewerken?

Telewerken biedt een aantal voordelen, maar is toch niet altijd vanzelfsprekend.

Door het invullen van deze vragenlijst kun je je eigen ervaringen plaatsen naast die van andere telewerkers.

Daarnaast krijg je nog een aantal suggesties om jouw manier van telewerken te optimaliseren.

Ontdek jouw
telewerkprofiel!



nationale
telewerkdag



www.telewerken.be

INHOUD

4.

KORTE BERICHTEN

De wereld van verkeersveiligheid in één oogopslag.

8.

COMMUNICATIE

8. "Deze keer ben ik BOB!": dat is de slogan van de BOB-campagne van deze winter.

10

UITRUSTING

10. Zonder dat het verplicht werd, is de fietshelm een evidentie geworden in Denemarken. Dit is een analyse hoe dat tot stand is gekomen.

12.

WEGGEBRUIKERS

12. Er is geen wettelijke minimumleeftijd voor het gebruik van een elektrische step, terwijl je wel 16 jaar moet zijn om met een bromfiets te rijden. Vias pleit voor een aanpassing van de wegcode.

14.

STATEN -GENERAAL

14. Eind november werd de eerste Staten-Generaal voor verkeersveiligheid georganiseerd. Ze hebben geleid tot het eerste interfederaal plan voor verkeersveiligheid.

20.

NIEUWE TECHNOLOGIE

20. Enkele maanden geleden heeft Vias in Antwerpen een systeem met intelligente camera's getest die in staat zijn bestuurders te controleren die de gsm gebruiken achter het stuur. Het resultaat van de test was positief.

22.

ONGEVALLEN

22. In een nieuwe studie heeft Vias de economische consequenties berekend van verkeersongevallen in België.

26.

STATISTIEKEN

26. Alcohol, snelheid, gordel, afleiding: hoeveel slachtoffers zouden we kunnen vermijden in ons land als we het risico volledig kunnen vermijden of wanneer we al even goed zouden presteren als de beste landen.

COLOFON

Hoofdredacteur Benoit Godart - E-mail: benoit.godart@vias.be

Redactie: Lies Bouwens, Stijn Daniels, Nathan De Vos, Jean-François Gaillet, Benoit Godart, Quentin Lequeux, Heike Martensen, Nina Nuyttens, Annelies Schoeters, Freya Sloomans, Wouter Van Den Berghe, Daphné Vander Elst, Stef Willems.

Layout: Ria De Geyter

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe, Vias institute, Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel.

Tel.: 02/244.15.11 - E-mail: info@vias.be - internet: www.vias.be

ISSN: 0755-9010

VIAS
institute

De artikels uit dit tijdschrift mogen overgenomen worden in andere publicaties op voorwaarde dat de bron duidelijk wordt vermeld. De redactie kan niet verantwoordelijk worden gesteld voor de inhoud van de advertenties.

Campagne tegen gsm-gebruik achter het stuur

Op 1 juli 2000 werd in de wegcode opgenomen dat "Behalve wanneer zijn voertuig stilstaat of geparkeerd is, mag de bestuurder geen gebruik maken van een draagbare telefoon die hij in de hand." Vorig jaar werden 107.686 bestuurders geverbaliseerd voor een inbreuk op deze regel. Dat zijn er bijna 300 per dag! Het is het hoogste aantal sinds 2016 en dat terwijl er mogelijk door de gezondheids crisis in 2020 minder controles waren door de politie.

20 jaar na de invoering van de regel is het fenomeen afleiding achter het stuur door de gsm dus toegenomen. Dat geldt zeker voor het lezen en versturen van berichten, maar ook voor het raadplegen van sociale media of het nemen van foto's.

Uit een Europese enquête in 11 Europese landen blijkt dat iets meer dan 1 op de 4 Belgische bestuurders (26%) aangeeft wel eens een sms of email te lezen of te versturen wanneer ze met de wagen rijden. Daarmee scoren we slechter dan het Europese gemiddelde (22%). 1 op de 6 bestuurders (17%) blijft ook nog bellen zonder handen-vrije kit. Dit terwijl Bluetoothsystemen niet meer zo duur zijn en in heel wat wagens

standaard beschikbaar zijn. 55% van de bestuurders gebruikt zo'n Bluetoothset. Het gebruik van de GSM in de wagen beperkt zich niet enkel tot telefoneren of berichten versturen. 6% van de Belgische bestuurders geeft ook toe al rijdend naar video's te kijken op hun smartphone. Direct gevolg van dit veelvuldig gebruik van de gsm in de wagen: bijna 1 op de 10 bestuurders (9%) heeft al een ongeval of bijna-ongeval gehad door gsm-gebruik. Nochtans beschouwt de helft van de ondervraagde Belgen (50%) afleiding als 1 van de grootste ongevalsfactoren. In vergelijking met 5 jaar geleden (28%) toont dit aan dat het fenomeen een steeds groter wordend probleem is.

Afleiding door de gsm of een ander elektronisch toestel verhoogt aanzienlijk de kans op een ongeval. Volgens een Amerikaanse studie zorgt een bericht opstellen, lezen en versturen ervoor dat je 6x meer kans hebt op een ongeval. Activiteiten waar de bestuurder zijn blik van de weg moet afwenden, bijvoorbeeld om naar een scherm te kijken, zorgen voor het grootste risico.

Sommige onderzoeken komen tot de conclusie dat het gebruik van de smartphone voor sociale media zwaardere gevolgen kan hebben dan rijden met alcoholgehalte van 0,8 ‰. Op basis van een extrapolatie van de cijfers uit wetenschappelijk onderzoek

schat Vias dat afleiding achter het stuur door de gsm in ons land elk jaar voor ten minste 50 doden en 4500 gewonden zorgt.

Om de bestuurders te sensibiliseren over de gevaren van de smartphone achter het stuur lanceerden Vias institute en Baloise Insurance eind oktober een nieuwe campagne met een spot die te horen en te zien zal was op nationale radio en tv.

In de spot zien we Olympisch kampioene Nina Derwael die tijdens een oefening aan de brug met ongelijke leggers een telefoontje krijgt van een vriendin. Terwijl Nina probeert te antwoorden, verliest ze haar evenwicht en valt ze op de mat. De analogie met het gebruik van de smartphone achter het stuur is duidelijk, behalve dat er in het verkeer geen mat is om je op te vangen. De spot eindigt met de slogan: 'Wagen in, gsm uit.'

De radiospot is gebaseerd op hetzelfde principe. Terwijl Nina haar oefening doet, rinkelt haar gsm. Terwijl ze opneemt, richt ze zich tot met verbazing naar het publiek. "Vind je het raar dat ik mijn gsm gebruik tijdens mijn oefening? Je gsm achter het stuur gebruiken is net zo raar".

Al het campagnemateriaal is terug te vinden via: www.dropbox.com/sh/wxe8nnlwaiqvX0q/AAAhwl8pV8Loes0lqJ5mkX9La?dl=0



Stijgend aantal ongevallen bij wegenwerken

Het aantal lichamelijke ongevallen bij wegenwerken is in de eerste negen maanden van 2021 met 7,3% gestegen in vergelijking met dezelfde periode in 2020. In totaal doet bijna 1 ongeval op 40 in België zich voor in een werkzone. In dat kader kwamen sinds het begin van het jaar zeven mensen om het leven en raakten 700 anderen gewond. Uit een meer diepgaande analyse die voor het jaar 2020 (volledige cijfers) en voor heel België werd uitgevoerd blijkt dat 186 mensen onder die omstandigheden gewond raakten op een autosnelweg, voornamelijk in ... Wallonië (116 van de 186 gewonden, tegenover 67 in Vlaanderen). Er kwamen zeven mensen om het leven bij werken op autosnelwegen (twee in Wallonië en vijf in Vlaanderen). Met betrekking tot de andere wegen bedraagt het nationale aantal gewonden 632: 412 in Vlaanderen, 171 in Wallonië en 49 in Brussel. De doden zijn als volgt onderverdeeld: zes in Vlaanderen en drie in Wallonië. Bij bijna een op twee ongevallen bij wegenwerken (45%), is een vrachtwagen betrokken. Dat is bijna twee keer zoveel als hun betrokkenheid bij ongevallen op autosnelwegen in het algemeen (26%). Lichte vrachtauto's zijn betrokken bij 22% van de schadegevallen. Misschien verklaart de verstrooidheid van die beroepschauffeurs op bepaalde momenten van hun reis hun oververtegenwoordiging bij die ongevallen.

Op autosnelwegen zijn ongevallen bij werkzaamheden ernstiger: gemiddeld 51 doden per 1.000 schadegevallen, tegenover 34 elders. Uit een onderzoek in elf Europese landen blijkt dat Belgische bestuurders veruit het minst geneigd zijn om te vertragen bij werkzaamheden. Bijna zeven op tien Belgen (67%) vertragen niet, terwijl het Europese gemiddelde 51% bedraagt. Nederland staat op de tweede plaats met 58%. Bij wegenwerken worden de rijstroken versmald. Bij de minste afwijking, met name te wijten aan verstrooidheid, wordt de signalisatie geraakt. Een redelijkere snelheid verkleint het risico op bijkomende ongevallen.

Nieuwe regels in Frankrijk in berggebieden

De Franse wegcode werd op 1 november verrijkt met nieuwe regels en nieuwe ver-

keersborden die winteruitrusting in bepaalde berggebieden verplicht stellen. In die gebieden moeten voertuigen beschikken over een geschikte winteruitrusting, namelijk 4 winterbanden van het type M + S, M&S of 3TMPs. Sneeuwkettingen worden ook aanvaard. Deze nieuwe wet is niet van toepassing op het hele berggebied, maar alleen op bepaalde wegen in de Alpen, het Centraal Massief, de Pyreneeën, de Vogezes, de Jura en Corsica. De prefecturen bepalen de betrokken gebieden.

Naargelang het geval kan de verplichting gelden voor het ganse wegennet of slechts voor een deel ervan. Deze nieuwe Bergwet gaat uiteraard gepaard met nieuwe verkeersborden die de in- en uitgangen van de betrokken gebieden aangeven. Die verplichting tot berguitrusting gaat elk jaar in de bepaalde gebieden in op 1 november en eindigt op 31 maart. Het Franse ministerie van Binnenlandse Zaken heeft deze winter een tolerantieperiode afgekondigd om automobilisten te informeren en te sensibiliseren. Maar vanaf volgend jaar riskeren bestuurders een boete van € 135 in geval van overtreding.

Buiten de gebieden waar de Bergwet werd goedgekeurd, zijn winterbanden in Frankrijk niet verplicht, maar worden ze sterk aanbevolen bij winterweer. Kettingen zijn alleen toegestaan op besneeuwde wegen en zijn verboden op autosnelwegen. Ze zijn alleen verplicht op bepaalde wegen wanneer een verkeersbord dat aangeeft. Die verplichting geldt alleen voor voertuigen en niet voor aanhangwagens of caravans.





Nieuw dashboard

Het Vias-instituut heeft onlangs een tool online gezet waarmee alle gegevens over verkeersslachtoffers in een bepaald gebied in de tijd kunnen worden geanalyseerd. Dat dashboard geeft een overzicht van het aantal verkeersslachtoffers in België tot 2020. De gegevens komen uit de nationale databank over verkeersongevallen met lichamelijke letsels. Die databank wordt uitgewerkt op basis van de processen-verbaal die door de Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL zijn opgesteld bij de vaststelling van een lichamenlijk ongeval. In de processen-verbaal worden zowel de ter plaatse vastgestelde als de bij het politiekantoor gemelde ongevallen opgenomen. Vervolgens worden de gegevens doorgestuurd naar Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) die ze controleert en goedkeurt. Dodelijke slachtoffers worden door de Federale Politie en Statbel toegevoegd op basis van overlijdensakten van het parket en de MACH-databank. Het aantal doden wordt ook geverifieerd aan de hand van het Rijksregister van natuurlijke personen dat de kenmerken van de overledenen beschrijft.

Het dashboard kan worden geraadpleegd op www.vias-roadsafety.be/nl/.

Verplichte snelheidsbegrenzer

Vanaf juli 2022 wordt de snelheidsbegrenzer verplicht in alle nieuwe automodellen, krachtens een nieuwe verordening die is bekendgemaakt in het Publicatieblad van



de Europese Unie. In die tekst spreekt men over "systemen voor intelligente snelheids-ondersteuning" of het Engelse acroniem 'ISA'. Alle nieuwe modellen dienen uitgerust te zijn met een systeem dat de bestuurder bij snelheidsoverschrijding waarschuwt via geluidswaarschuwingen, trillingen of andere. Het systeem moet de snelheid van te snel rijdende voertuigen automatisch kunnen verminderen door herkenning van verkeersborden en/of via de gps-kaartgegevens of, bij gebrek daaraan, de gegevens van de ingebouwde simkaart (eCall).

In de praktijk houdt dit in dat alleen voertuigen waarvan de automatische snelheidsbegrenzer is ingeschakeld automatisch hun snelheid zullen verminderen. Bij niet opvolgen van de waarschuwingen zal het systeem echter "de aandrijfkracht van het voertuig en de koppel van de aandrijflijn" verlagen, zonder dat de kracht onder het pedaal volledig wordt uitgeschakeld.

Veel autofabrikanten hebben niet op die wetgeving gewacht om ter zake vooruitgang te boeken. Volvo is er al klaar voor. Het systeem is standaard op alle voertuigen. De snelheidsbegrenzer past zich aan de verkeersborden aan. Heeft de bestuurder het systeem niet ingeschakeld, dan kan het een waarschuwing geven.

De Europese verordening bepaalt dat het ISA-systeem handmatig door de bestuurder kan worden uitgeschakeld, maar dat het

"automatisch opnieuw [wordt] ingeschakeld in normale bedrijfstoestand telkens wanneer de hoofdbesturingsschakelaar van het voertuig wordt geactiveerd".

De ISA-systemen zijn alleen verplicht op nieuwe modellen die vanaf 7 juli 2022 worden goedgekeurd. Modellen die vóór die datum worden goedgekeurd, kunnen tot juli 2024 nog zonder ISA-systeem.

Europa zet zich in voor een 'Vision Zero'-programma dat tot doel heeft het aantal doden op de Europese wegen tegen 2050 tot nul terug te brengen. Het Belgische plan omvat trouwens een belangrijk deel tegen gevaarlijk gedrag (snelheid, alcohol, vermoeidheid, enz.) dankzij "sensibilisering en technologie" (zie pagina 14).

Rijhulpsystemen

De American Automobile Association heeft onderzoek gedaan naar de invloed van regen op de effectiviteit van geavanceerde rijhulpsystemen (ADAS in het Engels). Bij het testen van de automatische noodrem raakte geen enkele wagen het stilstaande voertuig ... op een droog wegdek. De resultaten waren daarentegen veel minder overtuigend bij het simuleren van regenweer: 17% van de tests resulteerde in een botsing met 40 km/u en 33% met een snelheid van 56 km/u. Bovendien werden de regentests uitgevoerd op een droog wegdek; alleen de

controlesystemen (camera's en sensoren) werden blootgesteld aan regen. Daaruit valt dus af te leiden dat indien de weg daadwerkelijk nat of vochtig was geweest, het percentage blikshade nog hoger had gelegen. "De realiteit is dat mensen niet altijd in perfecte, zonnige weersomstandigheden rijden. Daarom moeten we de tests uitbreiden en rekening houden met de zaken waarmee mensen bij het dagelijks rijden te maken krijgen", aldus Greg Brannon, directeur autotechniek bij AAA.

De test toonde ook de limieten van het rijstrookassistentiesysteem: onder ideale omstandigheden overschreed 37% van de voertuigen de witte lijnen. Bij de regensimulatie liep dat percentage op tot 69%. Aanbevolen wordt om de cruise control uit te schakelen wanneer het gematigd of hevig regent. Door dat systeem rijdt de wagen steeds met dezelfde snelheid, ook door een grote plas, wat het risico op aquaplaning verhoogt.

Cannabis: 2 x zoveel kans op een ernstig ongeval

De kans om betrokken te raken bij een ernstig of dodelijk ongeval ligt hoger bij een bestuurder die onder invloed is van cannabis dan bij een bestuurder die geen cannabis heeft gebruikt. Bovendien ligt de kans

op een ongeval hoger bij de combinatie van cannabis met alcohol dan wanneer alleen cannabis wordt gebruikt. Uit epidemiologisch onderzoek blijkt dat de kans om betrokken te raken bij een ernstig of dodelijk ongeval verdubbelt bij gebruik van cannabis in vergelijking met automobilisten die geen cannabis hebben gebruikt. Volgens een recent Frans onderzoek ligt de kans om een dodelijk ongeval te veroorzaken 1,65 keer hoger bij een bestuurder die onder invloed van cannabis is.

De invloed van cannabis op de rijvaardigheid is het grootst gedurende het eerste uur na gebruik ervan. Het negatieve effect neemt af vanaf twee tot vier uur na gebruik. Chronisch cannabisgebruik kan bovendien een blijvende invloed hebben op de rijvaardigheid. Uit recent onderzoek blijkt dat regelmatige gebruikers (ook al is er geen sprake van overmatig gebruik) zich minder aan de verkeersregels houden en meer 'zigzaggen'. Dat geldt in het bijzonder voor bestuurders die vanaf zeer jonge leeftijd, namelijk vóór de leeftijd van 16 jaar, cannabis gebruiken.

De effecten van cannabis op de rijvaardigheid zijn afhankelijk van de gebruikte hoeveelheid. Het vermogen om een voertuig te volgen en de reactietijd worden meer aangetast naarmate de gebruikte hoeveelheid toeneemt. Bij kleine hoeveelheden (± 7 mg THC; ongeveer een derde van een joint) worden de automatische rijvaardigheden aangetast, zoals het volgen van een voertuig en het aanhouden van dezelfde positie binnen de rijstrook. Complexe rijvaardigheden die volledige aandacht vereisen, zoals correct reageren op een onverwachte situatie, worden alleen aangetast bij gebruik van hoge dosissen. Wanneer cannabisgebruik wordt gecombineerd met alcoholgebruik, neemt de negatieve invloed op de rijvaardigheid toe; bestuurders 'zigzaggen' meer. De combinatie alcohol-cannabis zorgt ervoor dat bestuurders niet langer in staat zijn de negatieve effecten op hun rijprestaties te compenseren, waardoor ze bijvoorbeeld niet meer passend kunnen reageren op onverwachte gebeurtenissen.





Deze keer ben ik BOB!

Elke dag gebeuren er in ons land gemiddeld 12 ongevallen met een bestuurder onder invloed van alcohol, op nieuwjaarsdag gaat het gemiddeld zelfs over 26 ongevallen. Dat is 1 ongeval op 3! Om dit fenomeen te bestrijden zijn sensibiliseren en controleren nog steeds nodig, zeker in de eindejaarsperiode. De BOB-campagne focust deze winter op het nemen van je eigen verantwoordelijkheid met als slogan: 'Deze keer ben ik BOB'. BOB zijn is een engagement, zowel voor jezelf als voor de mensen die je vervoert. Ditmaal is topartiest Metejoor ambassadeur. Via een wedstrijd kan je hem winnen als jouw persoonlijke BOB voor één avond.

1 ongeval op 3 op nieuwjaarsdag is te wijten aan alcohol

In de periode 2011 tot 2020 gebeurden gemiddeld 12 alcoholgerelateerde ongevallen per dag in ons land, ofwel 1 ongeval elke 2 uur! Dit komt overeen met 11% van de letselongevallen die dagelijks gebeuren. Zeker in de eindejaarsperiode is het belangrijk om iedereen te blijven waarschuwen voor de mogelijke gevaren van alcohol achter het

stuur. Zo gebeuren op nieuwjaarsdag gemiddeld 26 ongevallen waarbij minstens één bestuurder onder invloed is van alcohol. Dat komt neer op ongeveer 1 op de 3 onge-

vallen met gewonden die dag (31%). Ook op kerstdag is het aandeel alcoholgerelateerde ongevallen bijna dubbel zo groot als op een gemiddelde dag.



Assuralia

BELGISCHE BROWERS

Impact op rijgedrag is enorm: opvallend vaker ongevallen zonder tegenpartij

Bij de ongevallen waarbij alcohol in het spel is, valt op dat het veel vaker dan gewoonlijk over eenzijdige ongevallen gaat. Dat wil zeggen een ongeval waar geen tegenpartij betrokken is. De bestuurder onder invloed kan in zo'n ongeval zijn voertuig niet onder controle houden en rijdt dan tegen een boom of ander obstakel. In 2020 was bijna 1 op 2 ongevallen (43%) met een bestuurder onder invloed een enkelzijdig ongeval. Voor alle letselongevallen gaat het gemiddeld om 23% enkelzijdige ongevallen.

Nieuwe campagne: 'Deze keer ben ik BOB'

Hoewel de gezondheids crisis ook dit jaar weer voor een atypisch eindejaar zorgt, zullen er wellicht toch mogelijkheden zijn om elkaar te zien en een glas te drinken. Belangrijk daarbij is om op voorhand goede afspraken te maken wie er nuchter terug achter het stuur kruipt om iedereen veilig terug thuis af te zetten. De BOB-campagne van deze winter speelt in op het nemen van deze verantwoordelijkheid met als slogan 'Deze keer ben ik BOB'. De vzw Belgische Brouwers, Assuralia en Vias institute willen met de steun van de federale en de lokale politie met deze BOB-campagne weer sensibiliseren rond de gevaren van alcohol achter het stuur en actief bijdragen tot het verminderen van het aantal slachtoffers van dronken chauffeurs.

Deze keer is...Metejoor BOB

Metejoor is niet alleen de hotste Vlaamse artiest van het moment, maar neemt deze campagne ook een actief engagement als ambassadeur voor deze campagne.

Via een wedstrijd kon je hem winnen als jouw persoonlijke BOB voor een etentje voor 4 personen. Metejoor heeft de winnaars thuis opgehaald en veilig terug thuis afgezet.



"Mijn vroegere voetbalploegmaat Rob werd op zijn 19^{de} aangereden door een dronken bestuurder. Hijzelf, maar ook zijn ouders, familie en vrienden en de bestuurder, dragen nu nog steeds de gevolgen ervan."

Joris Van Rossem, alias Metejoor heeft een persoonlijke beweegreden om zijn rol van ambassadeur op te nemen: "Ik weet maar al te goed dat rijden onder invloed ongekende gevolgen kan hebben. Mijn vroegere voetbalploegmaat Rob werd op zijn 19de aangereden door een dronken bestuurder. Hijzelf, maar ook zijn ouders, familie en vrienden en de bestuurder, dragen nu nog steeds de gevolgen ervan. 11 jaar later kan Rob niet meer praten en hij vecht dagelijks voor een kleine progressie in het opnieuw leren wandelen. Voor mij is het heel helder: drink geen alcohol als je nadien nog gaat rijden met je voertuig."

Radiospot én video's op sociale media

De campagne werd deze keer ondersteund door een radiospot. Het gezelschap dat klaar staan om te vertrekken voor een uitstap stelt daarin aan elkaar de vraag 'Wie gaat 'm zijn?'. Eén iemand neemt zonder

problemen de rol van BOB op zich. Het wordt ook duidelijk dat die rol niet altijd aan dezelfde persoon wordt toevertrouwd. BOB zijn is een engagement en verantwoordelijkheid die je opneemt, niet alleen ten opzichte van jezelf en de mensen die je vervoert, maar ook ten opzichte van de andere weggebruikers.

Via de sociale media werden ook korte video's en affiches rond BOB verspreid. Voor het eerst was de BOB-campagne ook aanwezig zijn op het populaire platform TikTok, om zo ook jongere doelgroepen aan te spreken en te sensibiliseren rond alcohol in het verkeer.

Dankzij de medewerking van Brussel Mobiliteit waren de affiches in het Brusselse straatbeeld te zien op de achterkant van de bussen van de MIVB.

Stef WILLEMS

Hoe werd de fietshelm in Denemarken normaal zonder helmplicht?

Een helmplicht voor fietsers? Daar zeggen de meeste fietsorganisaties en Nederlanders zelf nu volmondig nee tegen. Maar kun je ervoor zorgen dat het dragen van een fietshelm normaal wordt zonder dat hier een plicht aan te pas hoeft te komen? In Denemarken is het helmgebruik in zo'n vijftien jaar explosief toegenomen. Pernille Sølund Ehlers van de Deense Raad voor Verkeersveiligheid deelt haar ervaring¹.

In veel landen is het dragen van een helm op de fiets verplicht en ook in Nederland laait de discussie af en toe op. Vooral vanuit de medische hoek klinkt een pleidooi vóór die verplichting, aangezien de kans op een ernstige afloop van een ongeluk of val flink kan afnemen door de bescherming van het hoofd. Tegelijkertijd heeft het nadelen. Onderzoeken en enquêtes onder fietsers wijzen uit dat hierdoor mensen minder op de fiets zullen stappen.

Een op de twee Denen draagt een helm

Met hetzelfde vraagstuk had de Rådet for Sikker Trafik, de Deense Raad voor Verkeersveiligheid, enkele jaren geleden te maken. In Denemarken wordt erg veel gefietst door de ruim 5,8 miljoen inwoners. Het is

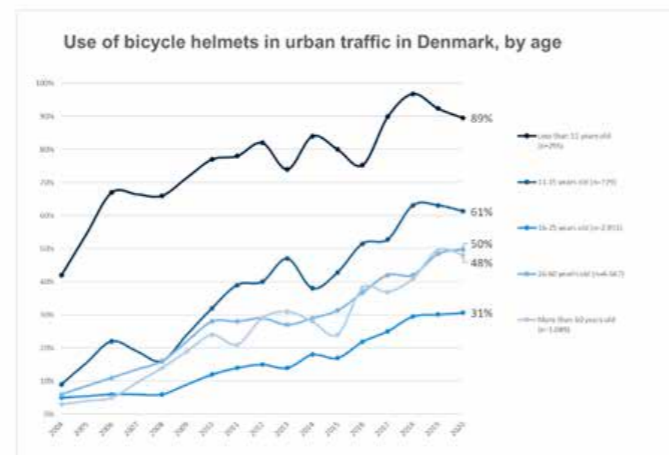
naar eigen zeggen het tweede fietsland ter wereld, alleen overtroffen door Nederland. In 2004 droeg van de kinderen onder de 11 jaar oud iets meer dan 40 procent een helm. Voor alle andere leeftijdsgroepen was dat minder dan 10 procent.

Ruim vijftien jaar later is het gebruik bij alle leeftijdsgroepen enorm toegenomen, terwijl een helm nog steeds niet verplicht is. Iets meer dan de helft van alle volwassen zet een helm op tijdens het fietsen en negen op de tien kinderen onder de elf. Het instituut voor een veiliger verkeer monitort jaarlijks de motivaties en barrières van Denen om wel of geen helm te gebruiken met onderzoeken, enquêtes en interviews. Dus

hoe veranderde het gebruik van een fietshelm in Denemarken van controversieel en ongewoon naar volkomen normaal?

Het was direct een uitgangspunt van dit Deense instituut om niet in te zetten op wetgeving. Een helm moet voor meer verkeersveiligheid en dus gezondheid van de inwoners zorgen. Als Denen minder gaan fietsen vanwege een helmplicht, zou juist het tegenovergestelde resultaat worden bereikt. Daarnaast nam de Raad in overweging dat het vrijwillige gebruik bijdraagt aan een gezonde en positieve discussie over de fietshelm.

Sikker for Sikker Trafik
Danish Road Safety Council



Source: "Observation study of bicycle helmet use" 2004-2020, Danish Road Safety Council

Beschikbaarheid

Vrijwilligheid was dus het doel. Om dit te bereiken werd volop ingezet op drie pijlers: namelijk beschikbaarheid, bewustwording en de aantrekkelijkheid. Allereerst de beschikbaarheid. Jaren geleden waren fietshelmen lang niet zo gemakkelijk te verkrijgen, waren ze vaak niet mooi en was er weinig variëteit. "Het ontwerp is inmiddels veel beter en ze zijn veel lichter. Er is voor iedereen een helm te vinden die hij leuk vindt", aldus Ehlers.

Daarbij is geprobeerd om dit object begeerlijk te maken. Bekende kunstenaars zijn in 2009 gevraagd om helmen te ontwerpen, die daarna te koop was voor 25 euro in een bekende supermarktketen. De winst werd gedoneerd aan een goed doel dat zich bezighield met hersenbeschadiging. Die actie was een enorm succes. Ehlers: "Het toonde ons dat beschikbaarheid, een goed ontwerp en een aantrekkelijke prijs succesvolle stimulansen zijn."

Studenten

Studenten blijken het vaakst op de fiets te stappen zonder hun hoofd te beschermen. Tegelijkertijd wees onderzoek uit dat de doelgroep zich bewust is van de positieve effecten en zeiden veel respondenten een helm te willen dragen als hun vrienden dat ook zouden doen. Het instituut besloot daarom pop-upwinkels te realiseren op universiteit, waar helmen goedkoop beschikbaar waren. Bij die winkels gold de actie 'Breng een vriend mee'.

"Zo nemen we twee of eigenlijk drie hordes", legt Ehlers uit. "Studenten schaffen samen een fietshelm aan, dus ze weten zeker dat ze niet de enige zijn. Ten tweede werden de helmen goedkoop aangeboden. Als laatste waren ze gemakkelijk te verkrijgen. Uit vervolgonderzoek blijkt dat 55 procent van de studenten na een jaar nog steeds gebruik te maken van het voorwerp. De actie wordt dan ook nog steeds meerdere malen per jaar herhaald."



Bewustwording

Een tweede speerpunt van het Deense verkeersveiligheidsinstituut is de bewustwording. Dit wordt gedaan door een constante communicatie op allerlei platformen, onder andere over de voordelen van een fietshelm. Er wordt bijvoorbeeld aandacht gevestigd op de verlaagde kans op hersenletsel bij het dragen van een helm, maar ook geven filmpjes uitleg over de wijze om een helm te dragen. Daarnaast zorgt de Raad voor materiaal dat op scholen kan worden gebruikt.

Ehlers: "Het was belangrijk om bij mensen aan het verstand te krijgen dat het dragen van een helm volkomen normaal is. Daardoor is nu niet langer controversieel om fietsers te zien met iets op hun hoofd. Sterker nog, het is eerder controversieel als kinderen geen helm dragen."

Aantrekkelijkheid

De laatste pijler is aantrekkelijkheid. Je moet fietsers op de juiste manier prikkelen, denkt Ehlers. In Denemarken werd daar soms ludiek mee omgegaan. Er was een campagne die ouders aansprak op hun positie als rolmodel. Hoe kunnen ze kinderen dwingen om een helm te dragen, maar het zelf niet doen?

Bovendien wordt regelmatig gekozen voor een grappige of aparte aanpak. Eén video over het belang van de fietshelm werd zelfs de meest gekeken video van dat jaar in Denemarken en heeft inmiddels 12 miljoen views. "Zelfs zoiets serieus als de fietshelm kun je populair maken. Volgens mij heeft de humor daarvoor gezorgd", meent Ehlers.

Daarbij dient goed naar verschillende doelgroepen te worden gekeken. Senioren worden juist aangesproken op hun vermogen om langer zelfstandig te kunnen fietsen door die hoofdbescherming. "We zeggen in campagnes niet: als je geen helm draagt, kun je vallen en het leven laten", licht Ehlers toe. "Onze insteek is: als je jezelf beschermt, voorkom je een ernstig ongeval

en kun je nog heel veel jaren blijven fietsen. Dat vindt deze doelgroep heel belangrijk."

Onderlinge afspraken

Rond 2013 en 2014 leek het gebruik van de helm te stikken bij de 10- tot 12-jarigen. Ouders bleken vanaf die leeftijd minder op het gebruik van een helm aan te gaan dringen, omdat ze dachten dat tieners het toch niet zouden willen. Bovendien: als één tiener in de klas zonder helm ging fietsen, stopten alle leerlingen.

De Raad voor Verkeersveiligheid greep hierop in en stimuleerde ouders om met elkaar in gesprek te gaan en afspraken te maken in een hele klas. Inmiddels stijgt het aantal 10- tot 12-jarigen dat een helm draagt op de fiets weer jaarlijks, net als het aantal oudere tieners. "Het effect is dus merkbaar voor alle leeftijden."

Positieve trend

Ongeveer een op de twee volwassen kiest er inmiddels dus voor om een helm te dragen. Er is nog het meeste te winnen is bij fietsers tussen de 16 en 25 jaar oud, want slechts ongeveer eenderde van de jongvolwassenen kiest ervoor om een helm te dragen. Daarvoor worden meerdere redenen gegeven, maar nooit dat ze twijfelen aan de effectiviteit van de helm. Dat vindt Ehlers in ieder geval positief.

Een belangrijk signaal van het succes van de gedane inspanningen, vindt Ehlers de reacties op de vraag of mensen zouden stappen wanneer een helm op de fiets alsnog verplicht wordt. Elk jaar wordt dit onderzocht en steeds minder respondenten lijken te worden afgeschrikt door een helmplicht. In 2014 zei bijna een kwart minder of niet meer van de tweewieler gebruik te maken en in 2017 was dat 13 procent. Dit jaar gaf nog maar één op de tien respondenten op deze vraag een bevestigend antwoord. Ehlers: "Het aantal helm-haters, om het zo maar te noemen, is dus flink afgenomen."

Inge Jacobs
Verkeersnet

1. Artikel gepubliceerd in www.verkeersnet.nl/fiets/40418/hoe-maakten-de-denen-de-fietshelm-normaal-zonder-helmplicht/?gdpr=accept



Naar een wetswijziging voor elektrische steps?

De laatste maanden gebeurden er verschillende ongevallen met elektrische steps waarbij kinderen tussen de 10 en 12 jaar betrokken waren. Momenteel is er geen leeftijdsbeperking om met een elektrische step te rijden, terwijl je wel minimum 16 jaar moet zijn om met een bromfiets te rijden die dezelfde snelheid kan bereiken. De politie en spoedartsen vragen actie. Vias pleit alvast voor een aanpassing aan de wetgeving zodat elektrische steps niet meer stapvoets op het voetpad mogen rijden. Aan zo'n lage snelheid rijden is in de praktijk quasi onmogelijk.

De laatste maanden zijn er verschillende ongevallen gebeurd met elektrische steps met kinderen. In 2020 waren er 40 kinderen jonger dan 16 jaar betrokken in een letselongeval als bestuurder van een elektrische step. Momenteel is er in land geen wettelijke minimumleeftijd voor het gebruik voor gemotoriseerde voortbewegingstoestellen, waaronder elektrische steps, monowheels en hoverboards vallen. Dat is een hiaat in de huidige wetgeving.

Lacune in de huidige wetgeving

Het is niet logisch dat een kind van 12 jaar met een gemotoriseerd toestel mag rijden dat een snelheid tot 25 km/u per uur kan halen. Voor een bromfiets klasse A die dezelfde maximumsnelheid kan bereiken zijn een helm, verzekering -en inschrijvingsbewijs wel allemaal nodig.

De wielen van een elektrische step zijn bovendien een pak kleiner dan die van een bromfiets, wat ervoor zorgt dat je makkelijker je evenwicht kan verliezen dan bij een bromfiets. Jongeren tussen 10 en 16 jaar zijn

nog volop in ontwikkeling en kunnen nog niet voldoende de risico's van het verkeer goed inschatten. Hen te vroeg laten rondrijden met gemotoriseerde toestellen aan hoge snelheid kan gevolgen hebben op de verkeersveiligheid. Dat geldt zeker in stedelijke omgeving waarbij er een sterke mix is tussen gemotoriseerd verkeer en kwetsbare weggebruikers.

In verschillende Europese landen bestaat er trouwens een minimumleeftijd voor het gebruik van elektrische steps. Zo geldt in Denemarken een minimumleeftijd van 15 jaar. In Portugal geldt een minimumleeftijd van 16 jaar en in Italië zelfs van 18 jaar.



Soms gevaarlijke situaties

Conclusie: de step is geen speelgoed

Elektrische steps kunnen een schakel zijn in het combineren van verschillende vervoersmodi. Vias institute is daarom geen tegenstander van deze vrij recente vorm van mobiliteit op voorwaarde dat de verkeersveiligheid niet in het gedrang komt. Het is daarom essentieel deze vervoerswijze als een echt vervoersmiddel te zien en niet als een speelgoed. In verschillende winkelketens wordt momenteel de elektrische step gepromoot als cadeau voor kinderen, oa voor Sinterklaas. Vias raadt ten stelligste af dit als geschenk aan te bieden aan kinderen jonger dan 16 jaar. Uit eerder onderzoek van Vias institute uit 2020 bij spoeddiensten van ziekenhuizen bleek al dat de meeste ongevallen gebeuren door onervaren en occasionele gebruikers. Door hun gebrek aan ervaring schatten ze niet goed in welke ondergrond geschikt is om veilig met een elektrische step te rijden. De meeste ongevallen zijn enkelzijdige ongevallen waarbij geen tegenpartij betrokken is. Van de gewonde personen die zich na een ongeval met een elektrische step aandienden op de spoedafdeling, droeg bovendien niemand een helm op het moment van het ongeval. Vias raadt alle elektrische stepgebruikers aan om altijd een helm te dragen.

Patrick Massage, Hoofd van de dienst Verkeer van de politiezone Brussel West: "elektrische steps zijn een volwaardig vervoermiddel geworden, wel geen speelgoed! Enkele dagen geleden is een patrouille tussengekomen voor een verkeersongeval tussen een step en een auto. De bestuurder was 12 jaar oud en eens ter plaatse bleek dat zijn ouders over geen familiale verzekering beschikten, met alle financiële gevolgen van dien. Wat de particuliere elektrische steps betreft, stellen we vast dat deze vaak niet beperkt zijn tot 25km/u en dat ze regelmatig de 30km/u die van toepassing is in het Brussels Gewest overschrijden. Vorig jaar werd een bestuurder op 70 km/u geflitst!. Volgend jaar zal onze politiezone een aangepast snelheidscontroleapparaat aanschaffen."

Benoit GODART

Vias vraagt heel concreet om 5 aanpassingen aan de huidige wegcode

1 Minimumleeftijd van 16 jaar

Vias institute pleit voor ons land om zo snel mogelijk een minimumleeftijd van 16 jaar in te stellen voor alle gemotoriseerde voortbewegingstoestellen zoals elektrische steps. Enkel wanneer deze voertuigen niet sneller dan stapvoets kunnen rijden, zoals bijvoorbeeld het geval is voor gemotoriseerde rolstoelen, zou de minimum-leeftijd niet gelden.

2 Verbod op het rijden op het trottoir

Momenteel mogen elektrische steps in ons land daar rijden wanneer ze niet sneller dan stapvoets rijden. In de praktijk is het onmogelijk om met een elektrisch aangedreven toestel niet sneller te rijden dan 5 à 6 km/u. In de realiteit wordt er regelmatig te snel gereden door stepgebruikers op het voetpad. Dat zorgt voor ongemak voor de voetgangers en kan ook leiden tot verkeersonveilige situaties. Vias is dus voorstander voor een verbod voor gemotoriseerde voortbewegingstoestellen om te rijden op het voetpad, met uitzondering van de toestellen die niet sneller kunnen dan stapvoets.

3 Maximum 1 volwassene per step

De wegcode verbiedt niet expliciet dat je met 2 personen op een step mag rijden. Het is echter duidelijk dat het twee volwassen personen het voor de bestuurder quasi onmogelijk is om 'voortdurend de nodige rijbewegingen uit te voeren'. Vias stelt dus ook voor om de regelgeving explicieter te maken.

4 Fluovest 's nachts verplichten

Meer dan 1 op de 4 ongevallen (28%) met een elektrische step gebeurt 's nachts of bij beperkte zichtbaarheid. Het probleem met elektrische steps is dat hun achterlicht zeer laag bij de grond is en daardoor niet altijd goed zichtbaar. Het is dus logisch om het fluovest 's nachts verplicht te maken om zo de zichtbaarheid te vergroten.

5 Veralgemening van parkeerzones voor deelsteps

Sommige deelsteps worden achtergelaten op het trottoir door de gebruikers. De steps kunnen zo een gevaar vormen voor de voetgangers. Vias pleit ervoor, om net zoals in Parijs, bepaalde parkeerzones te creëren waar de gebruikers hun rit kunnen eindigen en hun step stallen.



De helm dragen wordt door Vias aangeraden voor alle gebruikers van een gemotoriseerde voortbewegingstoestel.



“All for zero”: een gedeelde visie op verkeersveiligheid in België

Eind november werd op initiatief van federaal minister van Mobiliteit Georges Gilkinet de Staten-Generaal voor verkeersveiligheid georganiseerd. Dankzij een samenwerking tussen het federale niveau en de regio's heeft dat geresulteerd in het eerste interfederale plan voor verkeersveiligheid om het aantal verkeersslachtoffers in ons land te laten dalen. Elke week sterven in ons land 12 personen in het verkeer. Hoewel dat cijfer de laatste decennia gedaald is, blijft dit onaanvaardbaar hoog. In het kader van het initiatief “All for Zero” hebben alle ministers van verkeersveiligheid hun engagement uitgesproken om elk op hun bevoegdheidsdomein actie te ondernemen.

Exact 20 jaar geleden werd de eerste Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid georganiseerd op initiatief van Ouders van Ver-



ongelukte Kinderen (OVK) en de toenmalige minister van Mobiliteit Isabelle Durant. Het doel was om alle betrokken partijen die bezig waren met verkeersveiligheid rond de tafel te brengen en een schokgolf in gang te zetten. In 2001 kwamen immers 1486 personen om het leven in een verkeersongeval.

644 doden in 2019 maar de doelstelling werd niet bereikt

Bijna 20 jaar later is het aantal verkeersdoden sterk gedaald, maar blijven er toch nog elk jaar te veel verkeersdoden te betreuren. Zo stelden we in 2019, vlak voor de coronacrisis, 644 verkeersdoden vast. Dat zijn er 12 per week. Er waren ook meer dan 47.000 gewonden, waaronder 3600 zwaargewonden. De doelstelling van ons land om maximaal 420 verkeersdoden te hebben werd dus niet bereikt. Met 56 verkeersdoden per jaar per miljoen inwoners zit België zelfs boven het Europese gemiddelde (51). We doen het zelfs een pak minder goed dan onze buurlanden, zoals Frankrijk (51) en zeker Nederland (34) en Duitsland (37).

13 miljard Euro per jaar!

Verkeersongevallen hebben verschillende gevolgen voor de betrokken personen, maar

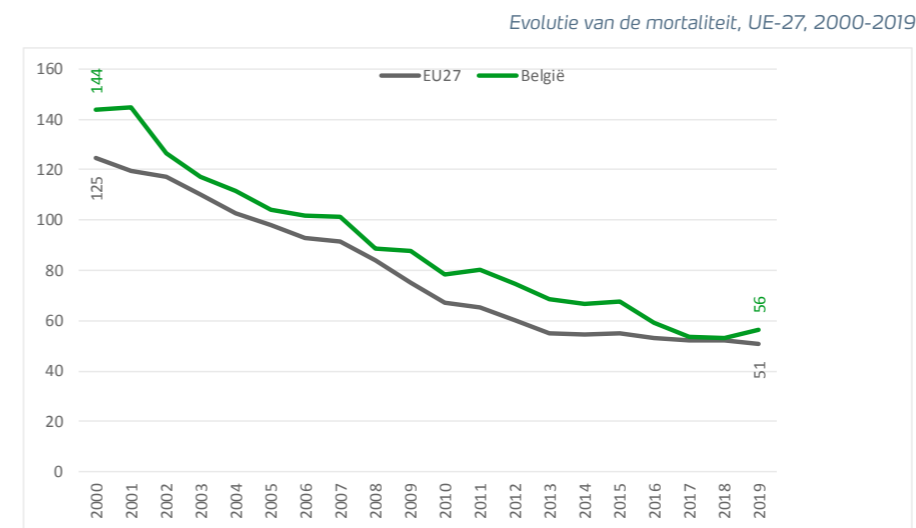
ook voor de maatschappij. Denken we maar aan de vele verwondingen, de materiële schade, werkverlet en het vele menselijke leed. De gevolgen kunnen ook financieel uitgedrukt worden om de sociale kost van verkeersonveiligheid te berekenen. Een nieuwe studie van Vias toont aan dat verkeersongevallen elk jaar in ons land 13 miljard euro kosten, ofwel 2,9% van het Bruto Binnenlands Product. Die hoge sociale kosten versterken de noodzaak om de verkeersveiligheid te verbeteren en om een nieuwe impuls te geven aan de verkeersveiligheidspolitiek.

Evolutie van de mortaliteit sinds 2000

Uit de grafiek met de evolutie van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners over een periode van 20 jaar blijkt dat het sterftcijfer in België in die periode bijna even sterk is gedaald als het Europese gemiddelde. In 2019 registreerde België 56 verkeersdoden per miljoen inwoners, terwijl het Europese gemiddelde dat jaar 51 doden per miljoen inwoners bedroeg.

In 2020 noteerden we in België 499 verkeersdoden, maar dit resultaat is uiteraard vertekend door de beperkingen die er waren door de coronapandemie.

België presteert middelmatig in vergelijking met andere Europese landen en zelfs bedui-



Bron : CARE & EUROSTAT

dend slechter dan de buurlanden wat de verkeersveiligheid op de autosnelwegen betreft. Dit is deels te wijten aan de dichtheid van het wegennet en de hoge verkeersintensiteit, in combinatie met het feit dat de Belgen aangeven dat ze de snelheidsbeperkingen minder goed naleven dan het Europese gemiddelde.

De samenstelling van het verkeer in België is vrij vergelijkbaar met die in andere Europese landen en zeker met die in de buurlanden. Het lijkt er echter op dat de congestie in België hoger is dan elders in Europa.

Het wagenpark in België is een van de modernste in Europa. Nieuwere voertuigen zijn over het algemeen beter uitgerust om de inzittenden bij een botsing te beschermen, en ze zijn op grotere schaal uitgerust met rijkhulpsystemen om bepaalde ongevallen te voorkomen. Helaas heeft dit voor België niet het verwachte positieve effect op de verkeersveiligheid.

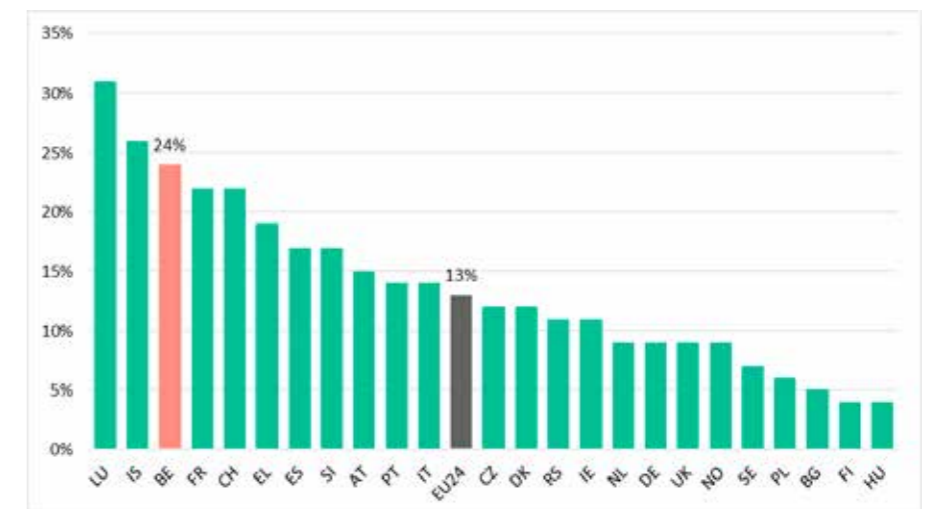
Deze bevindingen herinneren ons eraan dat het verkeersveiligheidsbeleid en het mobiliteitsbeleid ontegensprekelijk met elkaar verbonden zijn. Een beleid van duurzame mobiliteit, van modal shift, van versterking van het spoor als ruggengraat van de mobiliteit en als alternatief voor de personenwagen, draagt ook bij tot de verkeersveiligheid.

Gedrag van weggebruikers

Alcohol

Er is in België nog heel wat vooruitgang te boeken op het gebied van rijden onder invloed van alcohol en drugs. In België bleek uit de nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol 2019” dat bijna 1,9% van de Belgische automobilisten reed met een alcoholpromillage boven de wettelijke grens van 0,5 g alcohol per liter bloed. Rijden onder invloed komt vaker voor op

Percentage bestuurders die verklaren minstens 1 x onder invloed van alcohol gereden te hebben in de afgelopen 30 dagen.



Bron : Stürmer, Meesmann & Berbatovci (2019)



weekavonden en weekendnachten. In 2018 overschreed 2,8% van de mannen de wettelijke limiet voor rijden onder invloed, tegenover slechts 0,6% van de vrouwen. Tijdens de laatste Bob-campagne (zomer 2021) bleef 3,3% van de bestuurders positief.

België is een van de landen waar drinken en rijden het vaakst wordt gemeld door bestuurders: 24% van de ondervraagde bestuurders zei in 2019 ten minste één keer in de afgelopen 30 dagen onder invloed van alcohol te hebben gereden (zie grafiek). België scoort ook slecht op het vlak van rijden onder invloed van drugs: 7% van de ondervraagde chauffeurs gaf aan de voorbije 30 dagen minstens één keer onder invloed van drugs te hebben gereden. Ook de houding tegenover rijden onder invloed van alcohol en/of drugs is slecht. De Belgen vinden het acceptabeler om onder invloed van alcohol te rijden dan het Europese gemiddelde.

Snelheid

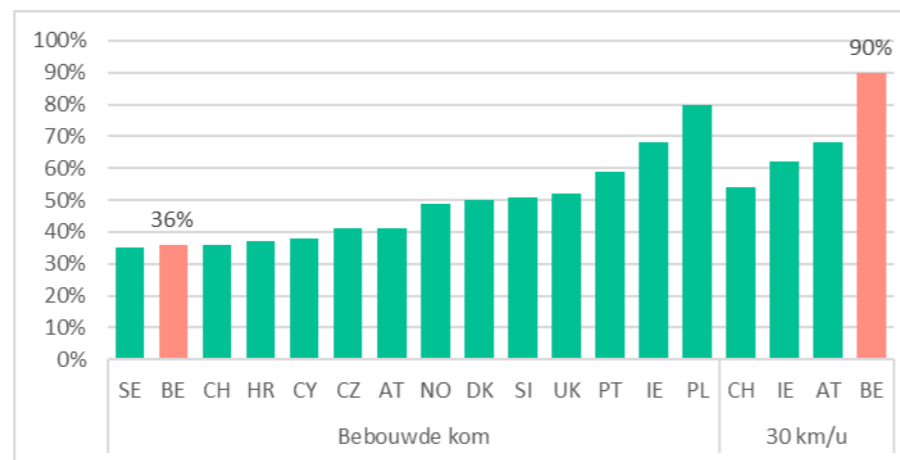
België is niet de slechtste leerling van de klas op het gebied van snelheidsovertredingen, hoewel de resultaten niet goed zijn. Uit gedragsmetingen blijkt dat in België 36% van de waargenomen snelheden binnen de bebouwde kom boven de wettelijke snelheidslimiet ligt. Daarmee behoort België tot de landen met de beste scores van het ogenblik. In de 30 km/u-zone daarentegen

scoret België volgens de gedragsmetingen slecht. Uit de meest recente snelheidsmetingen in 30 km/u-zones bleek dat in 2015 bijna 90% van de Belgische automobilisten te hard reed (met een gemiddelde snelheid van 43 km/u). Mannen overtreden de maximumsnelheid vaker dan vrouwen, ongeacht het soort weg.

Uit een enquête bij Belgische chauffeurs blijkt dat België over alle soorten wegen

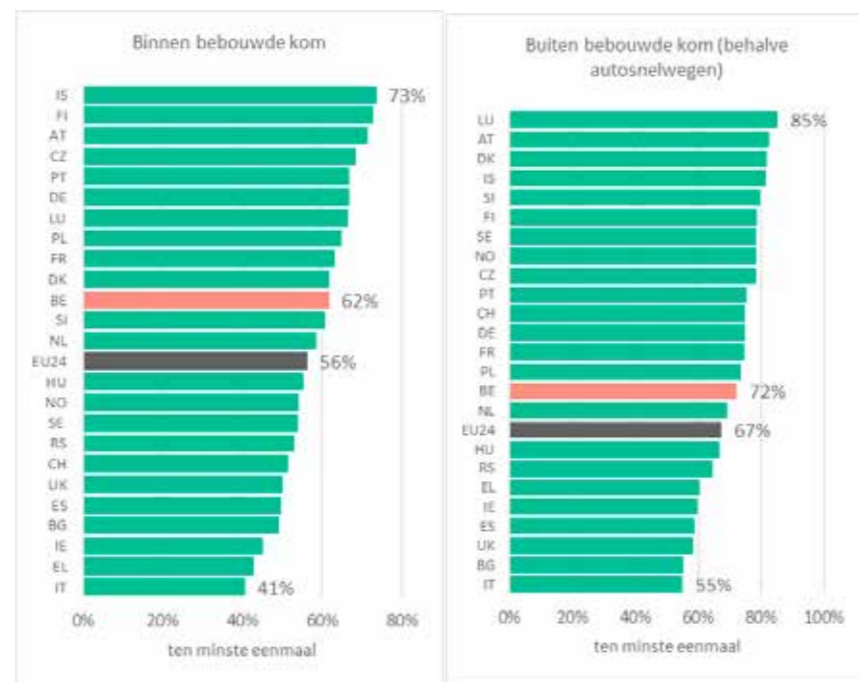
heen bekeken minder goed scoort dan het Europese gemiddelde. Dit betekent dat het percentage Belgische automobilisten dat aangeeft de snelheidslimiet te overschrijden, hoger ligt dan het Europese gemiddelde. Dit is een attitudemeting, waarbij het zelfgerapporteerde gedrag van bestuurders wordt beoordeeld, en met name of zij in de afgelopen 30 dagen te hard hebben gereden.

Percentage bestuurders die sneller dan de limiet rijden, volgens het type weg



Bron : ETSC (2019), Schinckus & Schoeters (2018), Temmerman (2016)

Percentage bestuurders dat aangeeft de snelheidslimiet in de afgelopen 30 dagen ten minste één keer te hebben overschreden, Europese landen.



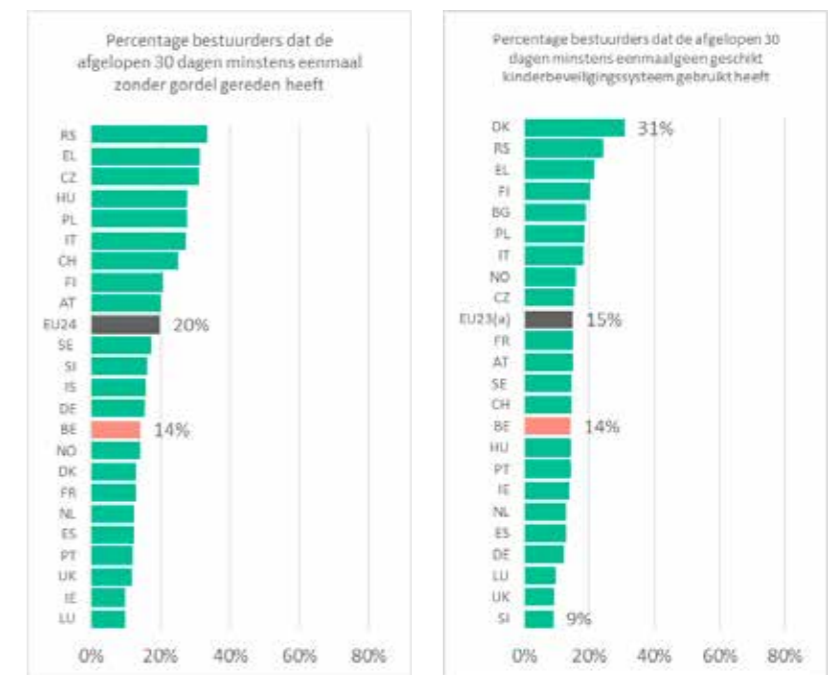
Bron : Holocher & Holte (2019)

Veiligheidsgordels en kindersitjes

België presteert beter dan het Europese gemiddelde wat het dragen van de veiligheidsgordel betreft, maar er is nog ruimte voor verbetering, vooral wat betreft de aanvaardbaarheid van het niet dragen van de gordel. In België draagt volgens de laatste gedragsmeting (2018) 95% van de bestuurders en 86% van de passagiers op de achterbank een gordel. Daarmee is ons land een van de best presterende landen. Uit de gedragsmaatregel met betrekking tot het gebruik van kinderbeveiligingssysteem (2018) bleek dat slechts 23% van de kinderen onder 135 cm volledig correct in een geschikt beveiligingssysteem wordt vervoerd. Het percentage kinderen dat niet beveiligd is, is nog problematischer en wordt op 13% geschat.

Dit is het resultaat van een enquête bij Belgische chauffeurs. België scoort beter (in termen van zelfgerapporteerd gedrag) dan het Europees gemiddelde voor het dragen van de veiligheidsgordel als bestuurder en passagier achterin. Het niet gebruiken van de veiligheidsgordel komt vaker voor bij

Percentage bestuurders dat aangeeft minstens eenmaal zonder gordel te hebben gereden in de laatste 30 dagen, en percentage bestuurders dat aangeeft minstens eenmaal geen geschikt kinderbeveiligingssysteem te hebben gebruikt in de afgelopen 30 dagen



Bron : Nakamura et al. (2020)

mannen dan bij vrouwen. Gemiddeld 15% van de ondervraagde Europese bestuurders vervoert kinderen zonder gebruik te maken

van een kinderbeveiligingssysteem. België zit met 14% in het Europese gemiddelde.



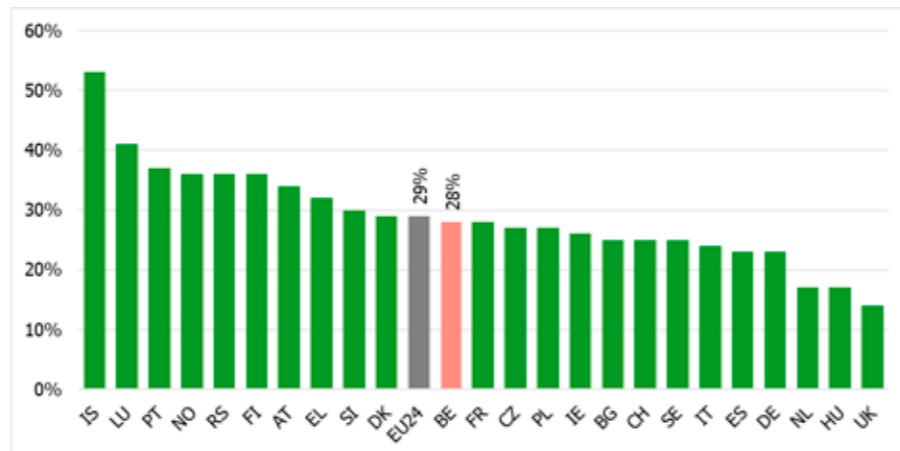
Afleiding achter het stuur

Op Belgisch niveau bleek uit de in 2013 uitgevoerde gedragsmeting dat 8% van de geobserveerde bestuurders een potentieel afleidende handeling uitvoerde achter het stuur. Voor 3,3% van hen was dit het gebruik van een mobiele telefoon in de hand.

Uit een enquête blijkt dat ongeveer een derde van de Belgische chauffeurs zegt wel eens een bericht of e-mail te lezen tijdens het rijden, wat in de lijn ligt van het Europese gemiddelde. België scoort op het zelfde niveau als het Europese gemiddelde wat betreft het gebruik van mobiele telefoons tijdens het rijden. Ook hier is er nog veel ruimte voor verbetering, aangezien afgeleid rijden een groeiend fenomeen is. De kosten van het gebruik van een mobiele telefoon tijdens het rijden worden geraamd op ten minste 30 dodelijke slachtoffers per jaar.



Percentage bestuurders die verklaren een sms of e-mail gelezen of verstuurd te hebben of sociale media geraadpleegd te hebben in de voorbije 30 dagen.



Bron : Pires, Areal, & Trigo (2019)

Een formeel engagement tijdens de Staten-Generaal

De Staten-Generaal werd georganiseerd in Train World in aanwezigheid van ongeveer 200 personen waaronder federale en regionale autoriteiten, parlementsleden, organisaties en burgers. In de voormiddag werd het federale plan voor verkeersveiligheid en de regionale plannen voor verkeersveiligheid voorgesteld in een plenaire sessie. De ministers hebben hun engagement ook geïncorporeerd met het ondertekenen van een grote 'All-for-Zero' pancarte. In de namiddag konden de deelnemers via een open debat hun mening geven over verschillende verkeersveiligheidsthema's. Daarnaast werd een interactief theater opgevoerd over de grote doodsoorzaken in het verkeer.

Eerst een federaal plan voor verkeersveiligheid...

In eerste instantie heeft deze Staten-Generaal geleid tot het opstellen van een federaal

plan voor verkeersveiligheid. Dat bracht de verbintenis van de federale regering in kaart op de punten waarvoor zij bevoegd is. Het gaf ook een overzicht van de maatregelen die nodig zijn om het aantal slachtoffers te laten dalen.

Ook de burgers hebben hun zeg kunnen doen. Via het platform www.all-for-zero.be konden ze zich uitlaten over de problemen die prioritair moeten aangepakt worden. Er konden ook suggesties gedaan worden voor de maatregelen die het meest gepast lijken. Meer dan 55.000 personen hebben zich aangemeld op het platform 'All For Zero', dat refereert naar de doelstelling om op termijn naar nul verkeersdoden te gaan op onze wegen. De resultaten van de burgerbevraging op het platform en de aanbevelingen van 6 burgerpanels in heel het land zijn geïntegreerd in dit federale actieplan.

..om daarna een interfederaal plan vorm te geven

Hoe dan ook is het federaal plan maar een stuk van de puzzel. Samen met de strate-



gische plannen van de regio's is het geïntegreerd in het allereerste federaal plan voor verkeersveiligheid met als titel: 'All for Zero - een gedeelde visie over verkeersveiligheid in België'. Dit document geeft de gedeelde visie en het gemeenschappelijke engagement weer van de verschillende autoriteiten in België om de verkeersveiligheid te verbeteren.

0 doden in 2050

Via deze plannen engageert België zich om het aantal doden en zwaargewonden tussen nu en 2030 te halveren. Dit wil zeggen dat er dan nog maximaal 320 doden en 1800 zwaargewonden mogen zijn. Ons land heeft daarnaast ook een ambitie op langere termijn. Zo willen we uitkomen op nul verkeersdoden in ongevallen tegen 2050 ten laatste. Die ambitieuze doelstelling kan enkel bereikt worden als iedereen op elk niveau zijn steentje bijdraagt.

De Staten-Generaal vormt een vertrekpunt voor een reeks initiatieven om het engagement bij de burgers te vergroten. Zo zal de site www.all-for-zero.be regelmatige updates krijgen. Er zullen projecten en evenementen rond verkeersveiligheid, die federale steun

genieten, opgevolgd worden. Er zal ook een jaarlijks evenement georganiseerd worden om ervaringen uit te wisselen en initiatieven en projecten te evalueren.

Benoit GODART
Wouter VAN DEN BERGHE

Het federaal plan voor verkeersveiligheid is te downloaden via <https://bit.ly/3x51qhl>

Het interfederaal plan voor verkeersveiligheid kan geraadpleegd worden op www.all-for-zero.be.





Test camerasysteem gsm-gebruik: pakkans kan gevoelig verhoogd worden met dit systeem

Vias institute heeft recent in Antwerpen een systeem met intelligente camera's getest die gsm-gebruik achter het stuur kunnen vaststellen. Tijdens de avondspits werden gemiddeld 14 inbreuken op de wegcode per rijstrook en per uur vastgesteld. Over de gehele testperiode bleek bijna 1,5% van de bestuurders niet geoorloofde handelingen te stellen met zijn gsm. In bijna 8 op de 10 gevallen hield de bestuurder zijn gsm in de hand, meestal terwijl het verkeer vlot reed. Conclusie: het gebruik van deze intelligente camera's kan de taak van de politie vergemakkelijken om gsm-gebruik achter het stuur te controleren.

Eind 2020 deed Vias institute in Antwerpen een test met een nieuw slim camerasysteem dat gsm-gebruik achter het stuur kan detecteren, maar ook andere elektronische apparaten zoals tablets. De bedoeling was om na te gaan hoe accuraat het systeem werkt en welke gedragingen het kan detecteren. Enkel foto's waar een mogelijke inbreuk werd vastgesteld werden geanalyseerd. Op basis van een codeboek maakten de onderzoekers dan een analyse of dit wel degelijk om een inbreuk op de wegcode ging.

Bij 8 op de 10 inbreuken had bestuurder gsm in de hand

Bijna 1,5% van alle bestuurders beging ter hoogte van het systeem een inbreuk op de wegcode. Het aantal gevallen waarbij een bestuurder zijn gsm gebruikt en niet door het systeem gedetecteerd wordt, wordt laag ingeschat.

Het systeem kan verschillende manieren van gsm-gebruik vaststellen. In de meeste gevallen (78%) wanneer er sprake was van een inbreuk op de wegcode hield de bestuurder een gsm in de hand. In mindere mate lag de gsm op de schoot (13%), werd gebeld met het toestel aan het oor (5%) of werd de telefoon aangeraakt in een telefoonhouder (3%).

Vooraf bij vlot verkeer grijpen we naar de gsm

Intuïtief kan je misschien denken dat bestuurders vaker naar hun gsm grijpen wanneer er filevorming is, maar de cijfers uit de analyse spreken dat tegen. In 95% van de gevallen beging de bestuurder een inbreuk wanneer er vrij en vlot verkeer was. Het ca-

merasysteem was nochtans opgesteld aan een locatie bij wegenwerken waar er frequent filevorming was.

Ook bleek uit onze analyse dat er een evenredige verdeling was tussen inbreuken bij daglicht en duisternis.

14 inbreuken per uur tijdens de spits

Tijdens de analyseperiode werden door de onderzoekers gemiddeld 14 inbreuken per uur per rijstrook tijdens de avondspits en 10 overtredingen tijdens de ochtendspits genoteerd. Bij manuele vaststelling door de politie kan dit cijfer nooit gehaald worden.

25% van de bestuurders reed ook te snel

Naast het camerasysteem was er ook een snelheidsmeter opgesteld. Uit de analyses blijkt dat één op vier bestuurders, die met de gsm bezig is een bijkomende snelheids-overtreding beging en dat één op zeven bestuurders bijkomend de gordel niet droeg. In totaal bleek dat 1 op de 24 bestuurders die een inbreuk beging zijn gordel niet droeg en ook te snel reed.

Een systeem waarbij tegelijkertijd snelheid en gsm achter het stuur kan gehandhaafd

worden, is extra handig in de buurt van wegenwerken. Zo'n systeem daar kan dan niet enkel een impact hebben op de verkeersveiligheid, maar ook op de mobiliteit. We weten dat aan wegenwerken vaak kleine kopstaartaanrijdingen gebeuren die voor fileleed zorgen.

Conclusie

Gsm-gebruik in het verkeer was tot op heden niet eenvoudig om vast te stellen. Hierdoor kon dan ook maar een klein deel van de problematiek worden aangepakt. Het geteste camerasysteem vergemakkelijkt het vaststellen van overtredingen voor de politie. Momenteel moeten immers alle vaststellingen nog op heterdaad gebeuren, wat bijzonder arbeidsintensief is. Het camerasysteem kan die taak grotendeels verlichten, maar uiteindelijk zal het altijd wel een politiemans blijven die beslist of er sprake is van een overtreding. Hoe langer het systeem gebruikt wordt, hoe slimmer het wordt en hoe minder 'vals positieven' voor analyse worden aangeboden. In ieder geval kan het systeem beelden in hoge kwaliteit leveren en ANPR-gegevens lezen, zodat de identificatie van bestuurders door de politie niet kan betwist worden.

Vooraleer zo'n systeem in België door de politie operationeel gebruikt kan worden, is het uiteraard belangrijk om een sluitend wetgevend kader te creëren.

Artikel 8.4 van de wegcode stelt: 'Behalve wanneer zijn voertuig stilstaat of geparkeerd is, mag de bestuurder geen gebruik maken van een draagbare telefoon die hij in de hand houdt.' Dit artikel is te restrictief en daarom pleitte Vias in het federaal parlement tijdens een hoorzitting om dat artikel verder uit te breiden. Hierdoor zou in de toekomst niet langer alleen het gebruik van de gsm in de hand kunnen bestraft worden, maar komt er een uitbreiding naar 'het vasthouden en de manipulatie van alle elektronische toestellen met een scherm die niet vastgemaakt zijn in de wagen.' Vias is voorstander van deze verbreding omdat die beter aansluit bij de hedendaagse realiteit.

Jean-François GAILLET
Kishan VANDAEL SCHREURS
Stef WILLEMS





De kost van ongevallen in ons land: 13 miljard euro

Verkeersongevallen hebben heel wat gevolgen voor de betrokkenen en voor de maatschappij. Denk maar aan verwondingen, materiële schade, werkonbekwaamheid en menselijk leed. Deze gevolgen kunnen ook financieel uitgedrukt worden om zo de maatschappelijke kost van verkeersonveiligheid te bepalen. Het scheidt een beeld van de economische gevolgen van verkeersongevallen.

De hoge maatschappelijke kosten benadrukken de nood aan een betere verkeersveiligheid. Bovendien kunnen aan de hand van die kostenschattingen verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen vergeleken worden om zo het beste alternatief te kiezen.

Het schatten van deze kosten is geen eenvoudige zaak, zeker wat de immateriële component, het menselijk lijden, betreft. Er bestaan internationale richtlijnen om de diverse soorten kosten te berekenen. Voor België bestaan verschillende schattingen. De meest recente schattingen zijn gebaseerd op een Belgische studie die recent door Vias institute uitgevoerd werd.

Welke soorten kosten worden veroorzaakt door verkeersongevallen?

Verkeersongevallen veroorzaken verschillende gevolgen voor de betrokkenen en hun omgeving. Naast de materiële schade en de

medische kosten, brengen verkeersongevallen ook, onder andere, inkomensverlies en menselijk leed met zich mee. Al deze gevolgen kunnen becijferd worden en vervolgens opgeteld om zo de totale maatschappelijke kost van verkeersonveiligheid weer te geven.

Binnen de internationale literatuur worden de soorten kosten op verschillende manieren ingedeeld. In het Europese SafetyCube-project hebben onderzoekers een raamwerk ontwikkeld voor het schatten van de kosten van verkeersongevallen. Zij raden een opdeling van de kosten aan zoals voorgesteld in de figuur hier onder. Er worden zes grote kostencomponenten geïdentificeerd die gerelateerd zijn aan het slachtoffer of aan het ongeval. Binnen elke component bevinden zich verschillende kleinere kostenitems



Medische kosten

Onder medische kosten verstaan we de kosten die te maken hebben met de medische verzorging van verkeersslachtoffers. Die kosten kunnen driedelig zijn. Ten eerste is er de eerste hulp op de plaats van het ongeval, gecombineerd met een transport, behandeling of opname in het ziekenhuis. Ziekenhuisbehandelingen kunnen zowel medische zorgen op de spoeddienst zijn, als hospitalisaties en ambulante behandelingen van slachtoffers zonder overnachting. Daarnaast zijn er de kosten van andere verzorgers zoals een huisarts, revalidatiecentrum, kinesitherapeut, thuiszorgdienst of verpleeginstelling. Tot slot zijn er nog enkele kleinere kostenitems. Dat zijn de medische hulpmiddelen die slachtoffers nodig hebben om met hun beperking of handicap om te gaan, zoals een rolstoel of krukken.

Productieverlies

Wanneer een verkeersslachtoffer (tijdelijk) niet meer kan werken, wordt dat berekend als productieverlies. De werkgever en de arbeidsmarkt verliezen namelijk menselijk kapitaal. Meer specifiek gaat het om de waarde van goederen en diensten die een slachtoffer had kunnen produceren indien het verkeersongeval zich niet had voorgedaan. De afwezigheid op de arbeidsmarkt kan tijdelijk of permanent zijn, afhankelijk van de verwondingen. Ook het verlies aan niet-marktproductie wordt hier opgenomen. Dit is het werk waarvoor het slachtoffer niet verloond wordt, zoals huishoudelijke taken, zorg voor de kinderen of vrijwilligerswerk. Verder zijn er zogenaamde frictiekosten. Deze ontstaan wanneer werkgevers nieuwe werknemers moeten aanwerven en opleiden ter vervanging van de verkeersslachtoffers. Ook de kosten van slachtoffers die op zoek moeten naar een nieuwe job of opleiding vallen onder productieverlies.

Menselijke kosten

De menselijke kosten drukken het leed uit dat verkeersongevallen veroorzaken voor de betrokkenen en hun omgeving. Het is de pijn en het verdriet van het slachtoffer en diens omgeving, maar ook het verlies aan



levenskwaliteit door zware of lichte verwondingen en het verlies aan levensjaren door vroegtijdig overlijden. Menselijke kosten zijn immateriële kosten, ze hebben geen marktprijs en zijn dus minder gemakkelijk om te becijferen dan de andere kosten. Toch worden ze standaard opgenomen in de berekening van de maatschappelijke kosten aangezien ze een aanzienlijk verlies aan sociale welvaart voorstellen.

Eigendomsschade

Deze kosten zijn het gevolg van materiële schade aan zowel private als publieke eigendommen veroorzaakt door verkeersongevallen. Het grootste aandeel van de eigendomsschade bestaat uit schade aan (personen)voertuigen. Kleinere kostenitems stellen schade aan infrastructuur, wegmeubilair, gebouwen, ladingen van vrachtverkeer en persoonlijk bezit voor.

Administratieve kosten

Wanneer een externe partij een dienst verleent naar aanleiding van een verkeersongeval, is dat een administratieve kost. Dat zijn politie- en brandweerdiensten die het ongeval afhandelen, maar ook verzekeringsmaatschappijen hebben hier een groot aandeel in. Het gaat dan om administratieve kosten voor voertuigverzekeringen, gezondheidsverzekeringen, rechtsbijstand en

ongevallen- en invaliditeitsverzekeringen. De uitbetaling van schadevergoedingen valt hier niet onder. Die kosten worden berekend in de eigendomsschade. Ten slotte vallen onder administratieve kosten ook de juridische kosten voor het vervolgen, aanhouden en voor de rechter brengen van overtreeders die een ongeval veroorzaken.

Andere kosten

Het laatste onderdeel bevat enkele kostenitems die niet geplaatst kunnen worden onder één van de bovenstaande componenten. Deze kosten kunnen gerelateerd zijn aan het slachtoffer of aan het ongeval. Voorbeelden van slachtoffergelateerde andere kosten zijn begrafeniskosten van dodelijke verkeersslachtoffers, kosten voor familie en vrienden die slachtoffers bezoeken in het ziekenhuis en verhuis- of verbouwkosten wanneer de woning niet geschikt is voor iemand met een beperking.

Ongevalgerelateerde andere kosten zijn bijvoorbeeld filekosten. Het zijn de directe en indirecte kosten van vertragingen door ongevallen. Denk maar aan tijdverlies, onbetrouwbare reistijden, gewijzigd reisgedrag door files, extra brandstofkosten en milieuschade, en kosten voor het openbaar vervoer. Nog een voorbeeld is wanneer je (tijdelijk) niet over je voertuig beschikt en je dus moet huren of vervangen. Ook het bijkomende tijdverlies wordt onder deze kost gerekend.

Wat zijn de huidige schattingen voor België?

Er bestaan verschillende studies waarin de kosten van verkeersonveiligheid in België werden geschat. De meest recente kosten-schatting is gebaseerd op schattingen van de menselijke kosten specifiek voor België uit de VALOR-studie. Die schattingen worden verder aangevuld met Europese standaardwaarden uit de SafetyCube-studie.

De menselijke kosten van lichtgewonden zijn vervolgens berekend volgens de aanbevelingen van het HEATCO-project. Voor de andere kostencomponenten, zoals de medische kosten, het productieverlies, de eigendomsschade en de administratieve kosten, zijn de standaardwaarden van het SafetyCube-project gebruikt. Deze zijn aangepast aan de Belgische koopkracht en omgezet naar het prijsniveau van 2020 (Eurostat).

Op die manier komen we tot een schatting van € 6.810.601 voor een dodelijk verkeersslachtoffer, € 1.032.815 voor een zwaargewond slachtoffer, € 74.481 voor een lichtgewond slachtoffer en € 5.051 voor een ongeval met enkel materiële schade. Een dodelijk slachtoffer wordt gedefinieerd als iemand die overleden is binnen de 30 dagen na het ongeval. Zwaargewonden zijn gehospitaliseerde verkeersslachtoffers met een 'Maximum Abbreviated Injury Score' van 3 of meer (MAIS3+). Dit zijn alle gewonden met minstens één letsel met een AIS-score van 3 of meer. Deze scores liggen tussen 1 (licht letsel) en 6 (doorgaans dodelijk letsel) en worden afgeleid uit de medische diagnoses van de patiënt. Wanneer we de kosten

vervolgens vermenigvuldigen met het aantal slachtoffers en ongevallen in 2019, komen de totale kosten op € 13 miljard. Dit is 2,9% van het BBP.

De onderstaande tabel geeft het aandeel weer van elke slachtoffercategorie en van ongevallen met enkel materiële schade, enerzijds in de totale kosten van verkeersongevallen, anderzijds in het totaal aantal slachtoffers en ongevallen in België. De eenheidskost van een ongeval met enkel materiële schade bedraagt slechts 0,07% van een ongeval waarbij iemand om het leven komt. Omdat er veel meer ongevallen met materiële schade dan met een lichamelijk letsel gebeuren, vertegenwoordigen ongevallen met materiële schade 13 % van de totale kost van verkeersongevallen in ons land. Verder ligt de eenheidskost van een dodelijk verkeersslachtoffer veel hoger dan de eenheidskost van een zwaar- of lichtgewonde. Daar staat tegenover dat het aandeel verkeersdoden in het totaal aantal slachtoffers en ongevallen slechts 0,14% bedraagt. Hierdoor komt het aandeel van dodelijke slachtoffers in de totale kosten op 34%.

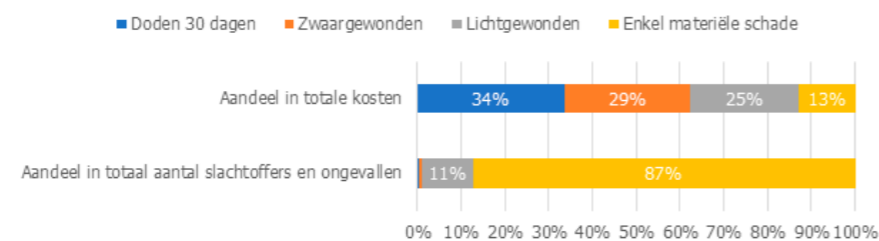


Eenheidskost, aantal slachtoffers en ongevallen en totale kost per ernstcategorie (EUR 2020).

	Eenheidskost (EUR 2020)	Aantal slachtoffers en ongevallen 2019	Totale kost (EUR 2020)
Doden 30 dagen	€ 6.810.601	644	€ 4.386.026.868
Zwaargewonden	€ 1.032.815	3.586	€ 3.703.674.583
Lichtgewonden	€ 74.481	43.583	€ 3.246.108.977
Enkel materiële schade	€ 5.051	331.516	€ 1.674.576.556
Alle verkeersongevallen	-	379.329	€ 13.010.386.984

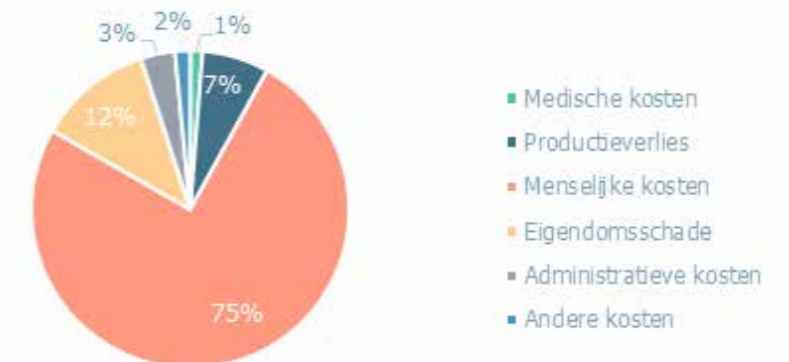
Bronnen: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium); Vias institute (2021); Assuralia; Wijnen et al. (2017) geüpdatet naar EUR 2020; Schoeters et al. (2021).

Aandeel slachtoffers en ongevallen met enkel materiële schade in totale kosten van verkeersongevallen en totaal aantal slachtoffers en ongevallen, België (2019).



Bronnen: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium); Wijnen et al. (2017) geüpdatet naar EUR 2020; Schoeters et al. (2021). Infografie Vias institute.

Aandeel kostenonderdelen in de totale kosten van verkeersongevallen (2019).



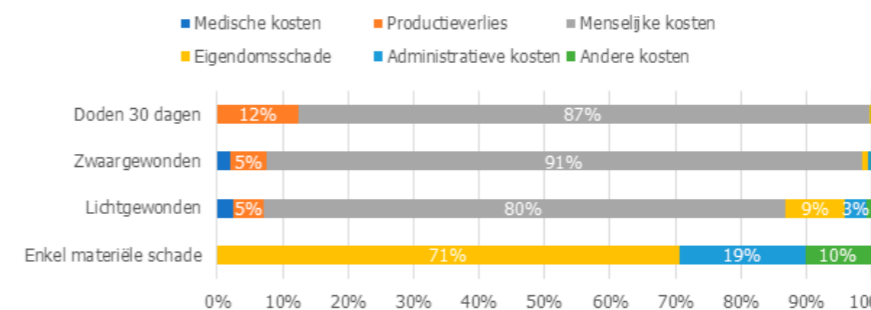
relatief groot onderdeel (9%). In ongevallen met enkel materiële schade wegen vooral de eigendomsschade (71%) en de administratieve kosten (19%) zwaar door.

Op basis van deze eenheidskosten en de ongevallencijfers voor 2019 krijgen we een beeld van het aandeel van elke kostencomponent in de totale kosten van verkeersongevallen (zie onderstaande). Ook in de totale kosten vormen de menselijke kosten veruit de grootste kostencomponent met een aandeel van 75%, gevolgd door eigendomsschade (12%) en productieverlies (7%).

Lies BOUWENS
Annelies SCHOETERS

De volgende figuur toont het aandeel van elke kostencomponent in de eenheidskost per slachtoffercategorie en ongeval met enkel materiële schade. Hoewel niet alle kostencomponenten gebaseerd zijn op specifiek Belgische schattingen, vormen ze een goede indicatie van de verdeling van de kosten. Zoals duidelijk wordt in Figuur 4 zijn de menselijke kosten voor alle slachtoffers de grootste kostencomponent. Bij lichtgewonden vormt ook eigendomsschade een

Aandeel kostencomponenten in eenheidskost, België (2019)



Bronnen: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium); Wijnen et al. (2017) geüpdatet naar EUR 2020; Schoeters et al. (2021). Infografie Vias institute.





Snelheid, alcohol, afleiding, gordeldracht: hoeveel levens kunnen we redden in België?

Rijden onder invloed van alcohol, te snel rijden, de gordel niet dragen en afleiding achter het stuur zijn de grootste doodsoorzaken in ons verkeer. Voor elk van die risico's werd geschat hoeveel slachtoffers vermeden zouden kunnen worden als België erin zou slagen om het risico compleet weg te werken (0% overtredders). Omdat die doelstelling vaak onrealistisch is, hebben we ook geschat hoeveel slachtoffers vermeden zouden kunnen worden door het niveau van het best presterende Europese land te halen.

We gebruiken twee belangrijke concepten: het relatieve risico en het toewijsbaar risico. Het relatieve risico is de mate waarin een bepaalde risicofactor de kans op een ongeval of om slachtoffer te worden verhoogt in vergelijking met een referentiegroep zonder die risicofactor. Vervolgens hebben we het toewijsbaar risico bepaald. Het toewijsbaar risico geeft het totaal aantal slachtoffers weer dat kan toegeschreven worden aan

een risicofactor en is een combinatie van het relatieve risico en de mate waarin het risicovolle gedrag ook effectief in de populatie voorkomt. Een hoog toewijsbaar risico

kan dus zowel het gevolg zijn van een hoog relatief risico als van het vaak voorkomen (= prevalentie) van die risicofactor.

Om de cijfers te bepalen voor alcohol, gordeldracht, te snel rijden en afleiding maakten we gebruik van ongevalgegevens en gegevens uit de periodieke gedragsmetingen in België. Deze informatie combineerden we met de beste gekende internationale onderzoeksresultaten. Op die manier hebben we een schatting gemaakt van het relatieve belang van deze risicofactoren.



Alcohol

Het percentage van bestuurders die op willekeurige plaatsen en tijdstippen onder de invloed van alcohol rijden is in België met 1,9% één van de hoogste in Europa. We hebben op twee manieren geschat hoeveel slachtoffers we zouden kunnen besparen als niemand zou rijden onder invloed van alcohol:

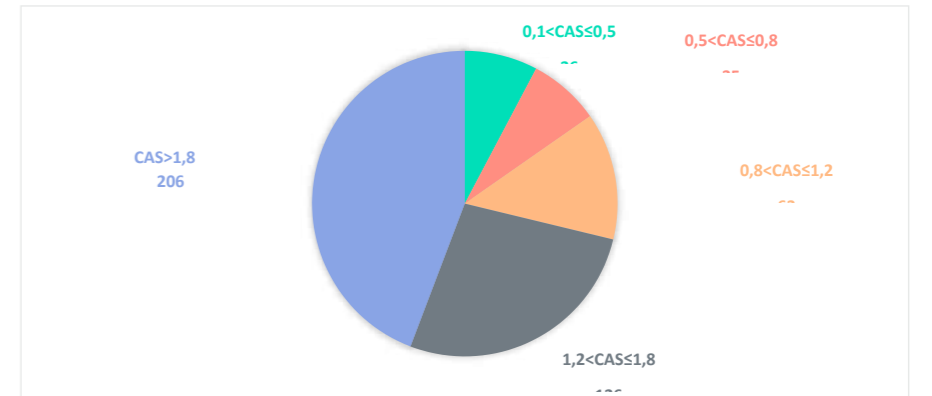
1. Door informatie over alcoholintoxicatie te gebruiken die afkomstig is uit de ongevalsgegevens, gecorrigeerd voor de gevallen waarbij de intoxicatie van slachtoffers niet gemeten wordt.
2. Door kengetallen te gebruiken over het verband tussen diverse niveaus van alcoholintoxicatie (gemeten in bloedalcoholconcentratie, BAC) en ongevalsrisico, zoals in de internationale literatuur gerapporteerd.

Op die manier komen we in de onderstaande tabel voor het scenario 'ideaal' telkens tot twee verschillende getallen.

Vervolgens hebben we gekeken naar het effect indien België het even goed zou doen als het best scorende land op dit criterium in Europa (Noorwegen) en het best scorende buurland (Nederland). Op basis van de cijfers kan men besluiten dat België jaarlijks 75 doden in het verkeer zou kunnen besparen door het op het vlak van rijden onder invloed van alcohol even goed te doen als Nederland.

Doel	Percentage overtredders	Geschatte daling aantal doden	Geschatte daling aantal zwaargewonden	Geschatte daling aantal lichtgewonden
Ideaal	0 %	79 - 115	256 - 315	3192 - 4617
Beste in Europa (Noorwegen)	0,09 %	110	301	4414
Beste buurland (Nederland)	0,68 %	75	205	3004

Geschatte daling aantal doden en zwaargewonden bij 0% dronken bestuurders naargelang de BAC-categorie van de bestuurders



Een gedetailleerde analyse toont dat de grote meerderheid van slachtoffers van rijden onder invloed te wijten zijn aan bestuurders die met een BAC van 1,8 of hoger reden. Ook de bestuurders met een BAC tussen 1,2 en 1,8 % zijn een belangrijke groep onder ongevals betrokken bestuurders. Omdat een bloedalcoholconcentratie onder de 0,5 % in België legaal is, zijn de slachtoffers in deze categorie niet opgenomen in de schattingen van de te behalen winst door een reductie van de overtredingen. Toch valt op dat een

klein, maar toch niet verwaarloosbaar deel van de slachtoffers te wijten is aan rijden met een bloedalcoholconcentratie tussen 0,1 en 0,5 %. Het ongevalsrisico van deze bestuurders is niet zo dramatisch verhoogd als bij de hogere BAC categorieën, maar het dodelijke risico is toch nagenoeg verdubbeld en het risico op letselongevallen is met 20% verhoogd tegenover een nuchtere bestuurder.



Gordel

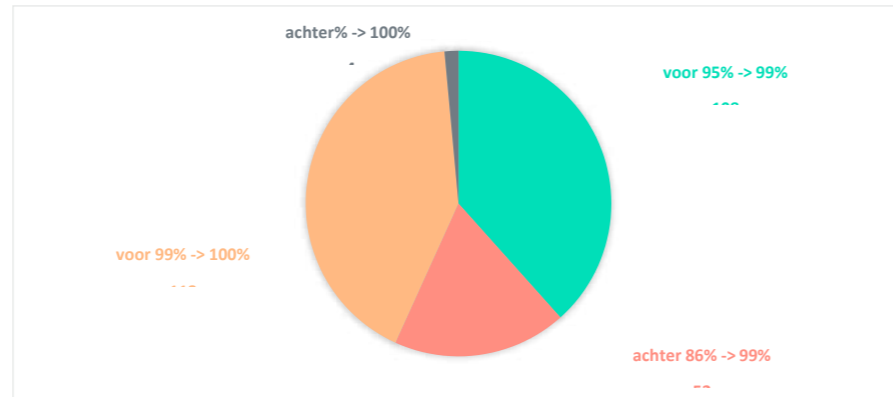
Het letselreducerend effect van de veiligheidsgordel (en meer nog in combinatie met de air-bag) bij een botsing is zeer hoog. Campagnes en de nieuwe generatie wagens met gordelver-klidders hebben ervoor gezorgd dat het percentage van bestuurders en passagiers voorin die vastgeklit zijn, fors gestegen is (van 91% in 2015 naar 95% in 2018) en tegenwoordig zeer hoog is. Achterin de auto, waar veel wagenmodellen nog geen gordelverklidders of andere technische 'incentives' hebben om de gordel te gebruiken, is het percentage gordelgebruik lager (86%).

Ook hier hebben we eerst het effect geschat van het ideale scenario, namelijk datgene waarin de gordel steeds door iedereen gedragen wordt. Vervolgens geven we de geschatte daling van het aantal doden indien België het percentage gordeldracht kan bereiken van het best presterende land in Europa, in dit geval Duitsland.

We schatten dat er in 2018 in België ongeveer 250 doden en zwaargewonden gespaard hadden kunnen zijn, als iedereen de veiligheidsgordel zou gedragen hebben. De meeste slachtoffers zouden bespaard worden als het percentage reeds hoge percentage van gordeldragers vóór in de wagen (95%) nog verder verhoogd zou kunnen worden. Als het draagpercentage daar naar 99% zou gaan, zou dat 108 doden en zwaar gewonden besparen. Als dit ook

Doel	Gordeldracht	Geschatte daling aantal doden	Geschatte daling aantal zwaargewonden
Ideaal	100%	25 - 56	119 - 226
Beste in Europa (Duitsland)	99 % (voor én achter)	20 - 25	100 - 135

Geschatte daling aantal doden en zwaargewonden naargelang het behaalde percentage gordeldragers voor en achter



bij de achterin zittende passagiers het geval zou zijn, dan zouden nog extra 52 doden en zwaargewonden vermeden kunnen worden. Hieruit blijkt dat ondanks het lagere huidige draagpercentage op de achterbank (86%), de meeste winst nog steeds bij inzittenden voorin de wagen kan gehaald worden. De uiteindelijk 'doelgroep', namelijk het aantal passagiers voorin, is immers veel groter dan de passagiers op de achterbank.

Een stijging op de zetels vooraan van 99% naar 100% zou ongeveer evenveel slacht-of-

fers besparen als een stijging van 95% naar 99%. Deze schatting is gebaseerd op de assumptie dat het bij dit laatste percent van niet-dragers om een hoog-risicogroep gaat. Zelfs in landen met zeer hoge gordeldracht (DE, 99%; UK 98,6%) vindt men immers dat nog steeds rond een kwart van de verongelukten geen gordel droegen.



Snelheid

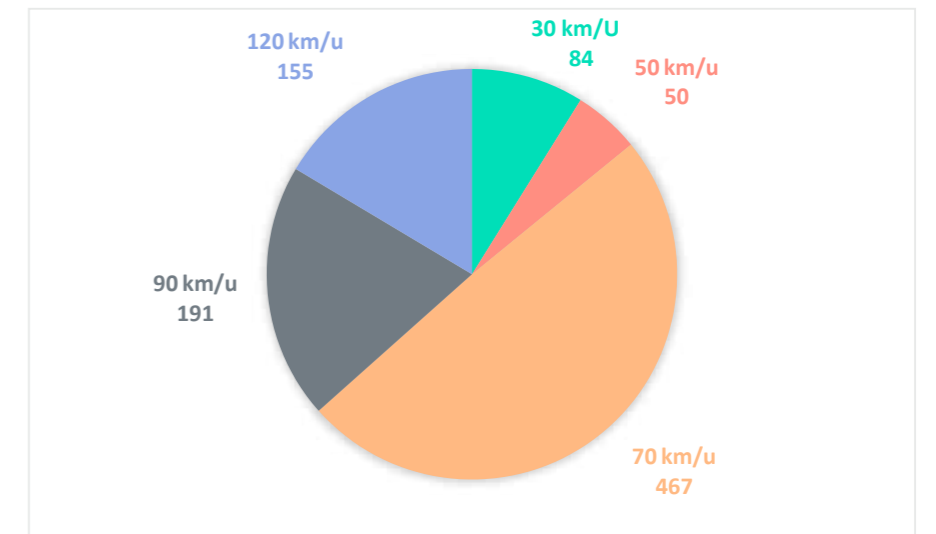
Het ongevalsrisico stijgt exponentieel met de snelheid. Het is daarom niet enkel belangrijk het aantal overtreders als dusdanig naar beneden te brengen, maar vooral ook om zeker de over-tredingen die ver over de limiet gaan te beperken. In onze berekeningen vergeleken we de verdeling van de snelheden in België met die in enkele goed presterende landen. We konden daarbij per snelheidsregime enkel vergelijken met landen die dezelfde snelheidslimiet hanteren als België én die bovendien ook systematische metingen van de gereden

snelheden uitvoeren. Toch zien we telkens dat we al puur door de spreiding van de gereden snelheden te verminderen (en daarmee de topsnelheden te reduceren) een relevant aantal slachtoffers zouden kunnen besparen.

Het valt op dat in 70 km/u-zones de mogelijke effecten het hoogste zijn.



Geschatte daling aantal doden en zwaargewonden als 100% van de bestuurders de snelheidslimiet zou respecteren, naargelang de snelheidszone.



Doel	Snelheidszone	Overtreders	Geschatte daling aantal doden	Geschatte daling aantal zwaargewonden	Geschatte daling aantal lichtgewonden
Ideaal	Totaal	0 %	96 - 191	376 - 755	1432 - 5967
	30 km/h		4 - 6	42 - 78	197 - 764
	50 km/h		2 - 4	22 - 45	100 - 418
	70 km/h		44 - 82	198 - 385	731 - 2944
	90 km/h		25 - 56	59 - 135	172 - 833
	120 km/h		21 - 42	55 - 113	232 - 1008
Beste in Europa	Totaal		51 - 121	183 - 434	599 - 3062
	30 km/h	66 % (AT)	1 - 3	42 - 28	7 - 182
	50 km/h	35% (SE)	1 - 2	7 - 17	29 - 142
	70 km/h	38% (AT)	27 - 58	115 - 254	378 - 1787
	90 km/h	32% (FR)	10 - 32	20 - 67	32 - 334
	120 km/h	35% (NL)	13 - 26	34 - 68	154 - 617

Afleiding

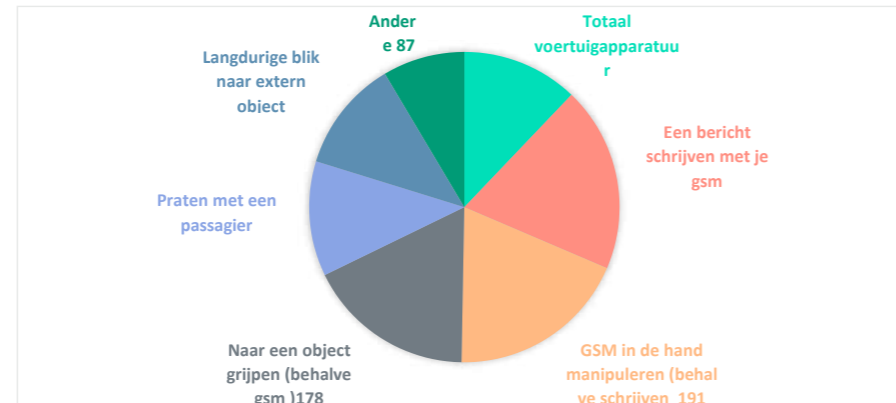
Allerlei vormen van afleiding zorgen voor een verhoogd risico in het verkeer. Tegenwoordig heeft afleiding vaak te maken met het gebruik van beschikbare communicatiemiddelen in het voertuig. Een vrij recent grootschalig onderzoek in de VS geeft voor het eerst een overzicht over de prevalentie van verschillende soorten nevenactiviteiten zoals ze effectief tijdens het autorijden worden uitgevoerd en het risico daarvan.

Onder de aanname dat Belgische bestuurders een gelijkaardig gedrag vertonen als de Amerikaanse, schatten we de volgende reducties in het ideale geval waarin alle bestuurders zich enkel nog met de rijtaak bezig houden.

We schatten daarbij dat in meer dan een derde van alle ongevallen waarbij afleiding een oorzaak was, het gebruik van een mobiele telefoon een rol speelde. Daarvan heeft dan weer de helft te maken met een bestuurder die teksten aan het lezen of schrijven is ("teksten"). Teksten heeft een relatief hoog risico (6 keer zo hoog als een aandachtige bestuurder) en het komt vrij vaak voor. Andere handelingen met een hoog risico en een relatief hoge frequentie zijn 'een object pakken' of een 'langere tijd naar een extern

Doel	Geschatte daling aantal doden	Geschatte daling aantal zwaargewonden	Geschatte daling aantal lichtgewonden
Geen enkele nevenactiviteit meer	144 - 147	850 - 869	12460 - 12731
Geen afleiding door voertuigapparatuur	18	105	1544
Geen handleiding door mobiele telefoon	42 - 56	249 - 331	3651 - 4859

Geschatte daling aantal doden en zwaargewonden als niemand meer afgeleid zou zijn tijdens het rijden



object' kijken. Opvallend is dat ook een deel van de ongevallen te wijten is aan afleiding door het praten met een passagier.

Als dusdanig leidt een actief gesprek tot een risico dat slechts een beetje hoger is dan bij een volledig aandachtige bestuurder, maar

komt dit zo vaak voor dat we schatten dat bestuurders die door een gesprek afgeleid waren jaarlijks aan de basis lagen van meer dan 100 zware ongevallen.



Conclusie

Onderstaande figuur vergelijkt de resultaten voor de vier verschillende risicofactoren. De geschatte reducties van het aantal slachtoffers mogen niet zomaar bij elkaar opgeteld worden, omdat daardoor het totale effect zou overschat worden. Dit heeft er mee te maken dat risico-factoren in de praktijk vaak samen voorkomen. Veel bestuurders in zware ongevallen waren bijvoorbeeld onder de invloed van alcohol, reden te snel en droegen de gordel niet. Veel ongevallen hadden dus op verschillende manieren voorkomen kunnen worden.

De verhouding tussen de mogelijke reducties geeft wel aan welke prioriteit elke risicofactor heeft. De grijze verticale lijnen geven telkens het resultaat van een meer conservatieve schattingsmethode weer. De benchmarklanden waarvoor de reducties in onderstaande figuur berekend zijn, zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

Stijn DANIELS
Heike MARTENSEN

Indicator	Categorie	Referentielanden
Alcohol		Nederland (beste buurland)
Snelheid	30 km/h	Oostenrijk (best land in zone 30)
	50 km/h	Zweden (beste land in zone 50)
	70 km/h	Oostenrijk (beste land in zone 70)
	90 km/h	Frankrijk (voor verlaging limiet naar 80 km/u)
	120 km/h	Nederland (beste land voor 120 km/u)
Gordeldracht		Duitsland (beste Europese land)

Geschatte daling aantal doden en zwaargewonden in België als risicogedrag helemaal verdwijnt ('nul percent') of daalt tot op het niveau van het benchmark land.





Tijdens de 'Week van de Mobiliteit' lanceerde Vias **#MOBIjourney**. Dat is onze nieuwe geïntegreerde methode om mobiliteitsproblemen binnen organisaties aan te pakken.

De aanpak bestaat erin dat onze experts de bestaande situatie in je onderneming in kaart brengen en aan de hand daarvan een strategie voorstellen met een bijbehorende set van geavanceerde oplossingen voor de uitdagingen.

Er zijn ontzettend veel mobiliteitsaspecten en problemen die zo kunnen verbeteren. Dat gaat van het tot stand brengen -van een verschuiving van de vervoersmodus waarmee je werknemers naar het werk komen, tot het verlagen van de kosten van het wagenpark, het invoeren van een mobiliteitsbudget, tot het toegankelijk maken van je bedrijfsterrein voor ieder type weggebruiker.

Vias hanteert tijdens dit traject een holistische aanpak die helpt om de uitdagingen van vandaag en morgen aan te gaan. Een mobiliteit die duurzaam, intelligent en veilig is.



Leer hoe onze ervaring je kan helpen om de meest ambitieuze doelstellingen van je onderneming te realiseren

Contacteer onze experts

